Deutscher Bundestag **Drucksache 19/14387**

19. Wahlperiode 23.10.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Cem Özdemir, Daniela Wagner, Lisa Badum, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Corinna Rüffer, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Den MobilPass jetzt einführen – Für eine attraktive, ökologische, bezahlbare Mobilität von morgen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Digitalisierung ist im Alltag der Bürgerinnen und Bürger allgegenwärtig. E-Commerce boomt, Online Banking ist für die viele zur Normalität geworden und ein nicht unwesentlicher Teil der Bevölkerung nutzt heute sogar die Möglichkeit online seine Steuererklärung zu erledigen. Auch im Mobilitätssektor hat die Digitalisierung Einzug gehalten und grundlegende Veränderungen mit sich gebracht. Wegbeschreibungen und Fahrplaninformationen ruft ein Großteil der Bevölkerung über das eigene Smartphone ab. Den Ticketkauf, ob Einzelfahrt oder Zeitkarte für den ÖPNV in der Heimatstadt oder über Stadt- und Landesgrenzen hinaus bewältigen viele heutzutage online von unterwegs. Hinzu kommt eine Reihe neuer Mobilitätsdienste die Fahrräder, Autos oder auch Fahrten zum Teilen anbieten. Auch diese Dienste werden über Apps auf dem Smartphone gesucht, gebucht und abgerechnet. Dabei wird die Vielfalt unterschiedlicher Apps, bei denen man jeweils persönliche Daten hinterlegen muss, immer unübersichtlicher. Eine wirkliche Transparenz, was mit den hinterlegten Daten geschieht, wie die Fahrt ausgewertet und Daten und Informationen an wen weitergegeben werden, besteht nicht.

Doch die Digitalisierung beschreibt keinen Ist-Zustand, sondern vielmehr einen Prozess, der stets auf die Optimierung bestehender Anwendungen ausgerichtet ist. Für den Mobilitätsbereich bedeutet dies, dass es jetzt an der Zeit ist das bestehende System aus verschiedenen digitalen Lösungen, Apps und Mobilitätsdiensten zu vereinfachen und weiterzuentwickeln. Damit der Verkehrssektor die Klimaziele erreicht, ist es notwendig, dass mehr Menschen den Mix aus ÖPNV, Fahrrad und Sharing-Systemen nutzen und das eigene Auto keine Notwendigkeit mehr ist, um

mobil zu sein. Auch Non-Digital-Natives müssen ohne tiefere IT- und Onlinekenntnisse leicht an einen Fahrausweis kommen. Die Tarifübersichten und Angebote müssen für alle intuitiv und nachvollziehbar sein.

Die Nutzerfreundlichkeit für die Fahrgäste auf der Anwenderebene steht dabei stets im Vordergrund. Mindestens genauso wichtig ist ein effizienter, diskriminierungsfreier und offener Zugang zur Systemverarbeitungseben für alle potenziellen Anspruchsgruppen im Mobilitätsbereich. Gleiche Ausgangsbedingungen für öffentliche wie private Verkehrs- und Mobilitätsunternehmen erfordern festgelegte Standards und Regeln für alle – technisch wie qualitativ. Öffentliche Verkehrsmittel und Sharing-Systeme werden so, durch eine effiziente Verkehrsplanung und -lenkung, zu zentralen Säulen in der Verkehrswende. Das trägt zu sauberere Luft in den Städten und weniger Verkehrschaos auf den Straßen bei.

In der Umsetzung verschwindet so in der frei wählbaren App auch der unüberschaubare Tarif-Wirrwarr für den Fahrgast unter einer anwenderfreundlichen Oberfläche. Darüber hinaus muss stets gewährleistet werden, dass digitale Angebote bei Bedarf auch in einer analogen und einfachen Form zur Verfügung stehen.

Um Mobilität für alle zu ermöglichen – unabhängig von Wohnort, Alter und Einkommen – braucht es eine regionale Mobilitätsgarantie. Bereits heute gewähren einige Bundesländer und Verkehrsunternehmen eine Mobilitätsgarantie. Gemeint ist, dass wenn Bus oder Bahn ausfallen, das weitere Fortkommen für die Fahrgäste mit anderen Verkehrsmitteln weiterhin gewährleistet bleibt. Aber was ist, wenn der Bus nicht ausfällt, sondern gar nicht oder nur rudimentär existiert? Deshalb wollen wir die Mobilitätsgarantie erweitern. Unser Ziel ist, dass alle Bürgerinnen und Bürger – egal wo in Deutschland –auf einen regelmäßigen und zuverlässigen Mobilitätsservice zugreifen können. Mehrmals täglich – mindestens über eine stündlich getaktete Anbindung und auch bis in die späten Abendstunden soll es möglich sein, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, zwischen Mittelzentren sowie zu wesentlichen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs möglichst ohne viele Umstiege zu gelangen. Diese regionale Mobilitätsgarantie wird neben dem klassischen Linienverkehr auch durch neue Mobilitätsangebote, so genannte On-Demand-Angebote realisiert. Diese ermöglichen einen flexibleren Service, der nur dann im Einsatz sein muss, wenn eine tatsächliche Anfrage besteht. Um insbesondere Kinder und Jugendliche früh mit den umweltfreundlichen Verkehrsalternativen vertraut zu machen und Ihnen von Anfang an einen hohen Grad an eigenständiger Mobilität zu ermöglichen, sollen Kinder und Jugendliche bis zur Erreichung des 18. Lebensjahres den Nahverkehr kostenfrei nutzen können. Zur Finanzierung dient der Abbau umwelt- und klimaschädlicher Subventionen, allen voran die Subventionierung des Dieselkraftstoffes. So gelingt mit dem MobilPass individuelle Mobilität für Groß und Klein sowie Alt und Jung in der Stadt genauso wie auf dem Land. Für die Umsetzung einer neuen und erweiterten Mobilitätsgarantie und des Mobilpasses braucht es alle. Die Kommunen und ihre Verkehrsbetriebe, die Länder und den Bund. Deswegen ist eine gemeinsame Mobilitätsplattform die Grundlage für beide Projekte. Es fehlt bisher an einer Struktur, die eine bundesweite Steuerung ermöglicht. Eine bundesweite Mobilitätsplattform soll alle relevanten Gruppen an einen Tisch holen um ein gemeinsames und kohärentes Vorgehen auf dem Weg in einen zuverlässigen, sicheren und modernen Öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf

1. die Entwicklung eines MobilPasses in Form eines anbieterneutralen Standards für alle vorhandenen und künftigen Mobilitäts-Apps zu fördern und voranzutreiben

   a. eine gesetzliche Verpflichtung zur Nutzung offener Standards und der Interoperabilität zwischen den verschiedenen Anbietern einzuführen, bei dem der Nachweis, dass Interoperabilität technisch oder datenschutzrechtlich nicht hergestellt werden kann, von den Anbietern erbracht werden muss,
   b. die Betreiber von digitalen Vertriebsplattformen für Anwendungssoftware zur Neutralität zu verpflichten,
   c. teilnehmende Anbieter gesetzlich zu verpflichten, Daten vollständig, zeitnah, maschinenlesbar, interoperabel, Barriere-, kosten- und lizenzfrei zur Verfügung zu stellen,

   d. ein Gesetz vorzulegen, welches die Rahmenbedingungen insbesondere auch für die vertragsrechtlichen Beziehungen zwischen den Verkehrsunternehmen und neuen Mobilitätsdiensten untereinander definiert, so dass eine multimodale Reisekette von Tür zu Tür über nur eine persönliche Benutzeroberfläche/ Mobilitäts-App gebucht werden kann und das Risiko des Zahlungsausfalls zwischen allen Mobilitätsdiensten gerecht aufgeteilt wird;

2. eine gesetzliche Grundlage für faire Wettbewerbsbedingungen (gleiche Rechte und Pflichten im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes) zwischen öffentlichen, privaten, nationalen wie internationalen Unternehmen und Mobilitätsdiensten zu schaffen, die jetzt und in Zukunft die Beförderung von Personen anbieten wollen:
   a. die Bundesländer zu unterstützen eine Digitalisierungsoffensive für die landeseigenen und kommunalen Verkehrsunternehmen zu realisieren sowie Förderprogramme für KMU im Mobilitätsbereich zu etablieren, damit diese Unternehmen ihre Geschäftsaktivitäten und Dienstleistungen digitalisieren und auf Augenhöhe in den Wettbewerb mit großen und internationalen Unternehmen treten können,
   b. die Gründung einer Mobilitätsplattformgesellschaft zu prüfen, die nach z.B. nach dem Genossenschaftsprinzip funktioniert und alle öffentlichen Verkehrsunternehmen dazu zu verpflichten sich an dieser Genossenschaft zu beteiligen, so dass Netzwerkeffekte entstehen,
   c. die Schaffung einer anbieterneutralen Mobilitätsplattform in Hand dieser Genossenschaft mit haushälterischen Mitteln zu unterstützen
      i. die in der mCloud vorhandenen Verkehrsdaten, Wetterdaten, Geodaten etc. der zu schaffenden anbieterneutralen Mobilitätsplattform in einer qualitativ hochwertigen und aufbereiteten Form (kostenfrei) zugänglich zu machen
      ii. die anbieterneutrale Mobilitätsplattform und ihre Aktivitäten unter die Aufsicht der Bundesnetzagentur (BNetzA) zu

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

stellen und entsprechend den zusätzlichen Aufgaben bei der BNetzA neue Stellen zu schaffen,

d. Anreize zu setzen, dass möglichst viele private Mobilitätsdienste sich ebenfalls der Mobilitätsplattformgesellschaft und dazugehörigen Mobilitätsplattform anschließen,
    i. Tendenzen der Monopolbildung einzelner privater Akteure beim Aufbau einer Plattformlösung entschieden entgegen zu treten,
e. sich für ein Tarifsystem einzusetzen, das für jeden einzelnen Fahrgast den optimalen Fahrpreis (Best-Price-Garantie) – angepasst an seine Mobilitätsanforderungen und -ansprüche – automatisch auswählt und abrechnet,
f. sich gegenüber den Bundesländern für die Etablierung von transparenten, nachvollziehbaren und einfachen Tarifen mit wenigen aber effektiven Sozialtarifen einzusetzen, damit Mobilität keine Frage des Geldbeutels ist,
g. sowie den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge im Nah- und Fernverkehr zu forcieren;

3. eine gemeinwohlorientierte Gestaltung der Plattformökonomie im Allgemeinen und im Bereich der Mobilitätsplattformen im Besonderen zu fördern,

    a. die nationale Gesetzgebung so anzupassen, dass öffentliche Verkehrsunternehmen die Anforderungen der novellierten PSI-Richtlinie (Directive (EU) 2019/1024) umsetzen,

    b. die Prüfung einer nationalen Umsetzung der Pflichten zur Offenlegung für private Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienste ebenfalls nach dem Prinzip gemeinwohlorientierter Offenheit, im gleichen Ausmaß wie öffentliche Unternehmen, ihre Daten kostenlos, qualitativ hochwertig und maschinenlesbar unter Wahrung datenschutzrechtlicher Vorgaben offen zur Verfügung zu stellen, um einer Ungleichbehandlung zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen vorzubeugen;

4. bei der Entwicklung eines MobilPasses in Form eines anbieterneutralen Standards die Rechte der Verbraucherinnen und Verbraucher an erste Stelle zu stellen und sich für eine kohärente Beachtung und Umsetzung geltender Datenschutzbestimmungen und höchster IT-Sicherheitsstandards einzusetzen:
    a. Sich dafür einzusetzen, dass der Beförderungswunsch der Verbraucherinnen und Verbraucher nicht an die zur Verfügungsstellung ihrer personenbezogenen Daten an jeden Mobilitätsdienst in der Reisekette geknüpft ist und ihnen die Wahlfreiheit darüber zu gewährleisten welchem Dienst sie ihre persönlichen Daten (wie Kreditkarteninformation und Rechnungsadresse, etc.) zugänglich machen wollen:
        i. die sichere Aufbewahrung sensibler Kundendaten auf der Grundlage von festzulegenden, hohen Qualitätsstandards für die Verkehrs- und Mobilitätsdienste sicherzustellen,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

ii. ausschließlich eine Ende-zu-Ende verschlüsselte Datenweitergabe und Datenverarbeitung anonymer Daten zwischen den Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdiensten gesetzlich festzuschreiben,

b. für höchste IT-Sicherheitsvorkehrungen (Security by Design und Privacy by Design sowie Privacy by Default-Einstellungen) bei der Entwicklung des anbieterneutralen Standards (MobilPass) zu sorgen,
c. klare Regeln zu entwickeln, die eine einheitliche und transparente Abrechnung sowie Aufschlüsselung der Abrechnungskosten jedes einzelnen Dienstes in der Reisekette für die Verbraucherinnen und Verbraucher aufschlüsselt,
d. Öffentliche Verkehrsunternehmen und neue Mobilitätsdienste, die den anbieterneutralen Standard (MobilPass) in ihre Mobilitäts-Apps integrieren, dazu zu verpflichten, dass Verbraucherinnen und Verbraucher egal wo in der Reisekette in nachvollziehbarer und einfacher Weise einen kompetenten Ansprechpartner bzw. Auskunftsdienst erreichen können.

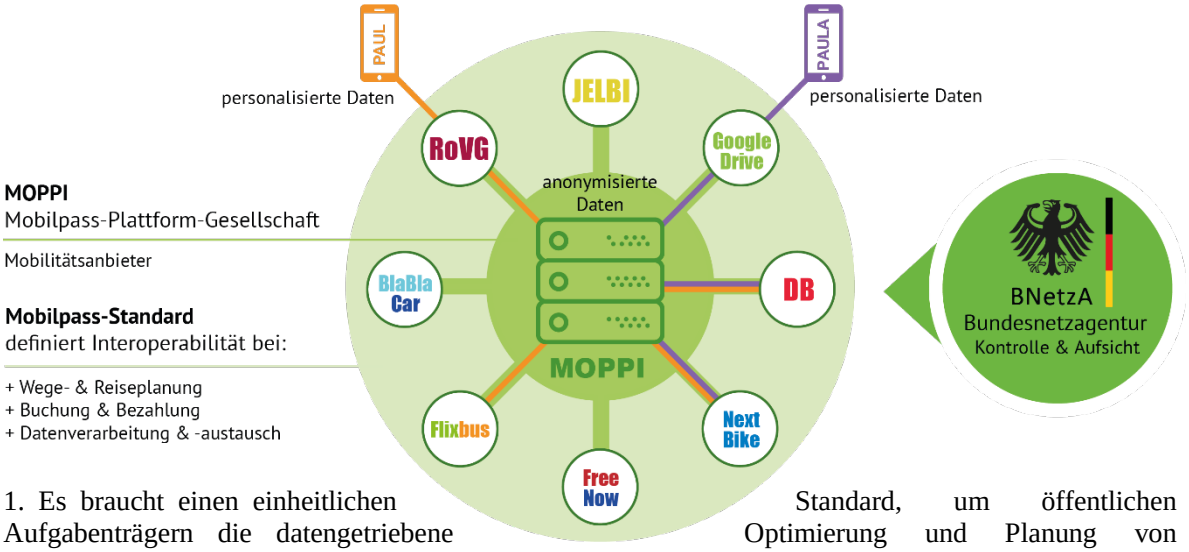
Begründung

Paul und Paula, sind beste Freunde. Paul wohnt in Rosenheim und Paula kommt aus Wolgast, einem kleinen Ort nahe Greifswald. Da in Berlin immer was los ist, beschließen sie, sich am Samstagabend an der Weltzeituhr am Alexanderplatz mal wieder zu treffen. Beide besitzen ein Smartphone. Während Paul die App der Rosenheimer Verkehrsbetriebe benutzt, hat sich Paula bei Google Ride angemeldet. G-Ride ist eine neue App, über die ebenfalls Fahrten gesucht, gebucht und bezahlt werden können. Beide Apps sehen zwar unterschiedlich aus, erfüllen aber den gleichen Zweck. Sie verfügen beiden über denselben Standard – den MobilPass.

Paul gibt auf „seiner“ App Start und Ziel an und gibt zudem an, dass er so preiswert wie möglich von Rosenheim nach Berlin fahren möchte. Paula wählt auf „ihrer“ App G-Ride die Strecke Wolgast-Berlin aus und klickt an, dass sie auf dem umweltfreundlichsten Weg in die Hauptstadt kommen möchte. Pauls App schlägt ihm vor, mit dem Leihrad von sich zu Hause bis zur Fernbushaltestelle in Rosenheim zu fahren und von dort aus den Fernbus nach München zu nehmen. Von München soll er den Zug nach Berlin nehmen und in Berlin mit der S-Bahn noch 3 Stationen bis zum Alexanderplatz fahren. Unter der Route befindet sich Gesamtpreis für die Fahrt - inklusive dem Super Sparpreis von der DB. Paul kann die gesamte Strecke buchen, obwohl er nur bei den Rosenheimer Verkehrsbetriebe registriert ist und die DB, das Busunternehmen und der Leihfahrraddienste seine Kundendaten nicht haben. Als Paul an der Fernbushaltestelle ankommt, erhält er die Benachrichtigung, dass es einen langen Stau auf der A8 gibt. Ihm wird empfohlen stattdessen mit einer Regionalbahn nach München zu fahren. Seine Route und der Gesamtpreis werden aktualisiert. Paula sieht mehrere Alternativen. Sie kann die gesamte Strecke mit der Bahn oder Teilstrecken mit dem Fahrrad fahren. Sie entscheidet sich bis Züssow ihr eigenes statt einem Leihfahrrad zu nutzen und die App achtet im weiteren Streckenverlauf darauf, dass eine Fahrradmitnahme möglich ist. Für die Fahrt zeigt ihr die App die beste Strecke für Radfahrende an und aktualisiert diese je nach Verkehrslage. Von Züssow nimmt sie eine Regionalbahn bis Berlin Gesundbrunnen und fährt von dort bis zum Alexanderplatz wieder mit ihrem Fahrrad.

Paul und Paula kommen beide pünktlich zur Weltzeituhr. Sie beenden die Fahrt auf ihren Apps und erhalten eine Übersicht über die Einzelstrecken und die Preise. Die App kalkuliert automatisch den optimalen Preis für die jeweilige Auswahl von Paul und Paula, da sie auf die einzelnen Tarife der Dienste Zugriff hat. Sie bezahlen über ihre App. Die personenbezogenen Informationen ihrer Route werden weder gespeichert noch weitergegeben, sondern stehen ausschließlich in anonymisierter Form zur Verfügung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



1. Es braucht einen einheitlichen Standard, um öffentlichen Aufgabenträgern die datengetriebene Optimierung und Planung von verkehrspolitischen Entscheidungen zu ermöglichen. Dabei ist der MobilPass ein Standard der von möglichst vielen Mobilitäts-Apps implementiert werden soll, um dazu beizutragen eine vergleichsweise einheitliche und weithin anerkannte Art und Weise zu etablieren, wie Wege- bzw. Reiseplanung, Buchung und Bezahlung sowie der Austausch von dazu notwendigen Daten durchgeführt wird. Das heißt nicht, dass es nur noch eine Mobilitäts-App gibt, die genutzt werden kann. Vielmehr sollen durch den anbieterneutralen Standard Mindestanforderungen an die Datenverarbeitung und Datenaustausch formuliert werden, die die Buchung einer einheitlichen Reisekette über mehrere Verkehrsträger hinweg ermöglichen. Das heißt, vereinheitlicht wird durch den MobilPass als Standard die Systemebene im Hintergrund.

1a.) Informationen können auf effiziente und verwertbare Art und Weise ausgetauscht bzw. dem Nutzer zur Verfügung gestellt werden. Interoperabilität gestattet eine möglichst nahtlose Zusammenarbeit unabhängiger, heterogener Systeme. Eine barrierefreie Nutzung muss dabei gewährleistet sein, damit Informationen auch für Menschen mit Behinderungen zugänglich sind.

1d.) Die Abrechnung der Kosten, die für eine Reise entstehen, soll durch die Abbuchung des gesamten Betrags beim Fahrgast und eine anschließende exakte Verteilung der jeweiligen Beträge an die einzelnen Mobilitätsanbieter passieren. Das Risiko eines Zahlungsausfalls soll dabei für jeden Mobilitätsdienstleister entsprechend seines Anteils an der Reisekette berechnet werden. Zum Beispiel kann die Anwendung durch eine Distributed-Ledger-Technologie (dezentral geführte Kontobuchtechnologie) wie die Blockchain-Technologie dazu beitragen, abzusichern, dass die jeweiligen Mobilitätsdienste ihre korrekten Beträge für ihre Dienstleistung bekommen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2a.) Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz so weiterzuentwickeln, dass es den Bundesländern ermöglicht wird notwendige Digitalisierungsmaßnahmen der öffentlichen Verkehrsunternehmen damit zu finanzieren.

2b.) Nicht alle öffentliche Unternehmen haben die personellen Kapazitäten oder finanziellen Mittel eine eigene Mobilitätsapp oder sogar eine eigene Mobilitätsplattform für ihren Verkehrsverbund zu entwickeln und zu betreiben. Es herrscht auch hier ein akuter IT-Fachkräftemangel. Auch die Aufbereitung der Daten, die der Öffentlichkeit in anonymisierter Form zur Verfügung gestellt werden sollen ist kosten- und zeitintensiv, aber auch ineffizient. Die zu gründende Mobilitätsplattformgesellschaft kann an dieser Stelle Synergieeffekte heben, da eine engere Kooperation zwischen den Unternehmen der Plattformgesellschaft möglich wird. Auch können diverse Daten zentral zur Verfügung gestellt werden, die vorher jedes Unternehmen einzeln für sich erhoben hat. Diese Zentralfunktionen sollten neutral und interessensunabhängig gehostet und verwaltet werden, sodass für alle Marktteilnehmenden dieselben Ausgangsbedingungen geschaffen werden (z.B. Standort für die neutralen Server, Anbindung der mCloud) Zudem kann dadurch für die Verbraucherinnen und Verbraucher ein einfacher und schneller Service umgesetzt werden (z.B. übergeordneter Kundenservice). Da die Organisation des öffentlichen Verkehrs sich stets am Gemeinwohlprinzip orientieren muss, stellt die Gründung einer Genossenschaftsgesellschaft eine geeignete Form dar, da sie weder im Besitz einzelner Großunternehmen noch in der Hand des Staates wäre.

2c.) Zentrales Recht der Mitglieder wäre der Anspruch auf Nutzung der Mobilitätsplattform. Dem stünde die Pflicht zur Zahlung eines entsprechenden Entgeltes gegenüber. Neben dem Genossenschaftszweck, das Angebot von Mobilitätsdienstleistungen zu orchestrieren und so die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel voran zu treiben und aktiv zur Verkehrswende beizutragen, bestünde keine Gewinnerzielungsabsicht. Die geforderten Haushaltsmittel sollen zur Verfügung gestellt werden, um den Aufbau der Mobilitätsplattform mit Hilfe einer Geschäftsstelle umzusetzen.

2ci.) vgl. https://www.mcloud.de/informationen . Bei der Ausgestaltung der anbieterneutralen Mobilitätsplattform ist auf absolute Transparenz bzgl. Preis und Ranking im Sinne der ab dem 12.07.2020 anwendbaren Verordnung (EU) 2019/1150 zur Förderung von Fairness und Transparenz für gewerbliche Nutzer von Online-Vermittlungsdiensten (P2B-VO) zu achten.

2cii.) Eine solche Mobilitätsplattform gleicht bereits vorhandenen Netzen, wie dem Telekommunikationsnetz, Bahnnetz oder dem Stromnetz in Deutschland. Aus diesem Grund sollte die Bundesnetzagentur – analog zur Aufsicht über die anderen Netze – ebenfalls die Marktordnung im Mobilitätsbereich beaufsichtigen. Für diese Aufgabe muss bei der BNetzA zusätzliches Personal eingestellt werden.

2d.) Die Attraktivität von Plattformen steigt durch Netzwerkeffekte. Je mehr Mobilitäts-Apps den anbieterneutralen Standard implementieren und sich der Mobilitätsplattformgesellschaft anschließen, desto attraktiver wird die Nutzung auch für weitere Anbieter. Um Netzwerkeffekte auszulösen, sollten entsprechende Anreize für private Unternehmen von der Bundesregierung gesetzt werden, damit sich die unterschiedlichen Apps privater Mobilitätsanbieter, wie auch bereits vorhandene kleinere Mobilitätsplattformen (z.B. Share Now) mittelfristig auf eine Plattform einigen. Diese Anreize kann die einzurichtende Geschäftsstelle setzen, indem sie Werbemaßnahmen ergreift und aktiv Akquise bei privaten Anbietern betreibt.

2di.) Um einer quasi-Monopolbildung zuvor zu kommen, ist es also angezeigt, die Weichen für die Gründung einer Mobilitätsplattformgesellschaft und der dazugehörigen anbieterneutralen Mobilitätsplattform

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

so bald wie möglich zu stellen. Insbesondere, da das Wettbewerbsrecht in seiner jetzigen Form und die Rechtsprechung noch keine adäquate Lösung für den Umgang mit diesem Phänomen gefunden haben.

2e.) vgl. Abrechnungssystem des Carsharing-Anbieters Miles (FAQ: Was wenn ich mal länger unterwegs sein möchte https://miles-mobility.com/faq/)

2f.) Die bestehende unübersichtliche Tarif-Vielzahl wird unter der Oberfläche verschwinden. Dennoch gibt es auch in Zukunft gute Gründe, um einige verschiedene Tarife für Gruppen, Wochenendausflüge, Tageszeiten, etc. beizubehalten. Durch verschiedene Tarife ist auch eine intelligente Verkehrslenkung möglich. Entscheidend ist, die Unübersichtlichkeit für NutzerInnen des MobilPasses soweit wie möglich zu reduzieren. Wenn die App im Hintergrund automatisch, verlässlich den besten Tarif heraussucht oder die besten Tarifoptionen zur Auswahl anzeigt, wird es für die Fahrgäste einfacher zu wählen. Wichtig ist dabei, dass ein sogenannter Preisdeckel eingeführt wird. Nutzerinnen und Nutzer müssen sicher sein können, dass sie, unabhängig von der Tarifoption, nie über dem Betrag dieses Preisdeckels für den Nah- und Fernverkehr (plus Sharingangebote) liegen (Bsp.: Das finnische System Whim bietet diverse Preiskategorien an, bei denen Taxifahrten und Carsharing-Angebote integriert sind oder auch nicht).

2g.) Technische und organisatorische Barrieren – seien es nur über Treppen erreich-bare Bahnsteige, Züge ohne Rampe bzw. Aufzug, fehlende Ansagen oder An-zeigen, zu knappe Anschlüsse oder unzureichende Dienstzeiten des Service-Personals – erschweren Menschen mit Behinderungen und anderen mobilitätseingeschränkten Personen das Reisen. Deshalb muss der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge im Nah- und Fernverkehr forciert werden.

3. Anonymisierte Daten müssen zu einem Gemeingut werden. Im Sinne der Gemeindefreiheit unterliegen damit alle anonymisierten Daten im Allgemeinen und Mobilitätsdaten im Besonderen nicht dem Urheberrecht. Sie können von jedem frei benutzt werden, um beispielsweise neue Mobilitätsangebote zu entwickeln. ´

3a.) Bei der Umsetzung der novellierten PSI-Richtlinie insbesondere die Erarbeitung der in der Richtlinie angeführten hochwertigen Datensätze voranzutreiben. Darunter fallen alle Datensätze, deren Weiterentwicklung mit wichtigen Vorteilen für Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft verbunden ist (https://netzpolitik.org/2019/open-data-eu-oeffnet-datensilos-des-oeffentlichen-sektors/)

3b.) Der MobilPass wird nur dann zum Erfolg für die Verbraucherinnen und Verbraucher sowie den Mobilitätsmarkt, wenn möglichst viele Unternehmen diesen implementieren. Öffentliche Verkehrsunternehmen werden zukünftig durch die sogenannte PSI-Richtlinie (Richtlinie über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors) dazu verpflichtet Ihre Daten in geeigneter Form der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Die Bundesregierung sollte prüfen, wie diese Anforderungen auch für private Unternehmen gelten können. Zudem können die Mitgliedstaaten auch beschließen, die Anforderungen dieser Richtlinie auf private Unternehmen anzuwenden, insbesondere auf solche, die Dienstleistungen von allgemeinem Interesse erbringen. Einen weiteren Hinweis auf eine Verpflichtung privater Verkehrsunternehmen gibt die Delegierte Verordnung 2017/1926.

4a.) Alle Nutzerinnen und Nutzer können frei wählen bei welcher Mobilitäts-App der unterschiedlichen Verkehrsverbünde und anderen Mobilitätsdiensten sie sich registrieren. Die Kundeninformationen verbleiben beim ausgewählten Anbietenden. Ausschließlich relevante Daten über die Reisekette werden an einem neutralen Ort zusammengeführt und sind durch ihre interoperable und offene Schnittstelle für andere Mobilitätsdienste abrufbar, sobald sie in den Beförderungswunsch eingebunden sind.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

4b.) Die IT-Sicherheitsanforderungen müssen bereits während der Entwicklungsphase des MobilPass als anbieterneutralen Standard berücksichtigt werden (Security by Design), gleiches gilt für den Datenschutz (Privacy by Design). Um das Sicherheitsniveau nochmals zu erhöhen, müssen die Voreinstellungen ebenfalls restriktiv sein (Security by Default, Privacy by Default).

Berlin, den 22. Oktober 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.